C/2025/762

11.2.2025

Parere del Comitato economico e sociale europeo

Mancata integrazione nello spazio Schengen: il costo per il mercato unico — quale impatto per Bulgaria e Romania

(parere d'iniziativa)

(C/2025/762)

Relatrice: **Mariya MINCHEVA**

Consigliera	Silviya TODOROVA (per la relatrice)
Decisione dell'Assemblea plenaria	15.2.2024
Base regolamentare	Articolo 52, paragrafo 2, del Regolamento interno
Sezione competente	Mercato unico, produzione e consumo
Adozione in sezione	7.11.2024
Adozione in sessione plenaria	4.12.2024
Sessione plenaria n.	592
Esito della votazione (favorevoli/contrari/astenuti)	142/0/7

1. Conclusioni e raccomandazioni

1.1. Il Comitato economico e sociale europeo (CESE) invita il Consiglio a fissare, già nel 2024, una data per la soppressione dei controlli alle frontiere terrestri tra la Bulgaria e la Romania e gli altri Stati aderenti allo spazio Schengen. Il CESE invita tutti i portatori di interessi ad adoperarsi con spirito di collaborazione per raggiungere questo obiettivo, in modo da assicurare che i vantaggi dell'integrazione nello spazio Schengen siano goduti in egual misura da tutti i cittadini dell'UE.

1.2. L'Accordo di Schengen è essenziale per la libera circolazione delle persone, delle merci, dei servizi e dei capitali all'interno dell'UE, ed è un fattore cruciale per il successo economico dell'Unione. La competitività dell'UE è diventata una priorità politica impellente, come sottolineato dalle recenti relazioni di Enrico Letta e Mario Draghi. Un messaggio cruciale veicolato da queste relazioni è che occorre attuare celermente e in toto le norme del mercato unico, portando contemporaneamente avanti l'integrazione.

1.3. Nonostante i risultati significativi conseguiti, il mercato unico europeo è ancora in fieri. Le recenti crisi hanno ulteriormente messo in luce i suoi punti deboli in rapporto a eventuali perturbazioni. Qualsiasi limitazione della libertà di circolazione all'interno del mercato unico, comprese le restrizioni tecniche sui percorsi e sul trasporto su strada, ha un effetto negativo sulla competitività e sulla crescita economica dell'UE, ostacolando la piena realizzazione dell'economia sociale di mercato prevista dai Trattati.

1.4. Da anni gli Stati membri si avvalgono della facoltà di ripristinare temporaneamente i controlli alle frontiere ([1]). Tuttavia, l'impatto economico e sociale sul mercato unico derivante da queste decisioni di ripristino temporaneo non è stato oggetto di valutazione. Il CESE ritiene che la Commissione europea debba fornire regolarmente dati affidabili sugli effetti economici e sociali direttamente connessi alla reintroduzione dei controlli alle frontiere interne dello spazio Schengen, anche per quanto riguarda la competitività.

([1]) https://home-affairs.ec.europa.eu/policies/schengen-borders-and-visa/schengen-area/temporary-reintroduction-border-control_en; https://home-affairs.ec.europa.eu/document/download/11934a69-6a45-4842-af94-18400fd274b7_en?filename=Full%20list%20of%20MS%20notifications_en.pdf.

1.5. Il 31 marzo 2024 il Consiglio ha soppresso i controlli alle frontiere interne aeree e marittime con la Bulgaria e la Romania. Tuttavia, con questi due Stati membri permangono i controlli alle frontiere interne terrestri, il che determina costi economici e sociali inutili per l'intero mercato unico.

1.6. Stime diverse mostrano che le imprese che operano in Bulgaria e Romania spendono ogni anno miliardi di euro per via di costi logistici più elevati, di ritardi nelle consegne di merci e attrezzature, nonché di spese maggiori per l'acquisto di combustibile e il pagamento dei salari ai conducenti. Tutti questi costi diretti sono inevitabilmente traslati sui consumatori sotto forma di prezzi più alti e hanno un impatto sulla salute fisica e mentale dei lavoratori.

1.7. I controlli alle frontiere terrestri hanno chiaramente un impatto ambientale a causa delle emissioni di CO_2 rilasciate dai veicoli in attesa di attraversare la frontiera. Essi ostacolano il turismo e intralciano la libera circolazione dei lavoratori. L'incertezza e le inefficienze associate ai controlli alle frontiere scoraggiano gli investimenti esteri diretti e nuocciono al contesto generale degli investimenti.

1.8. La mancata integrazione della Bulgaria e della Romania nello spazio Schengen ha un prezzo politico. L'integrazione nello spazio Schengen non dovrebbe essere utilizzata come una forma di condizionalità non ufficiale successiva all'adesione all'UE. Un approccio di questo tipo crea sfiducia nelle istituzioni europee e alimenta sentimenti euroscettici.

2. **Contesto di riferimento**

2.1. Il **mercato unico europeo** è un risultato notevole e rappresenta uno dei fondamenti dell'integrazione europea. Permette alle imprese dell'UE di accedere a un vasto mercato interno di quasi 450 milioni di persone, con l'effetto di stimolare il commercio, la concorrenza e la crescita economica e di favorire il benessere e la coesione nell'interesse di tutti i cittadini europei. Ciononostante, pur essendo già trascorsi più di 30 anni dalla sua istituzione, il mercato unico **è ancora in fieri** ([2]). L'**Accordo di Schengen** costituisce tuttora un **caposaldo del mercato unico dell'UE**.

2.2. Nonostante la necessità di approfondire il mercato unico, circa il 60 % degli **ostacoli** che oggi si frappongono alla fornitura di servizi è dello stesso tipo di quelli di 20 anni fa ([3]), e al momento tali ostacoli stanno intralciando la transizione verso l'economia verde e digitale.

2.3. Le ultime crisi – come la pandemia di COVID-19 e la guerra in Ucraina – hanno messo in luce la **vulnerabilità del mercato unico alle perturbazioni**. Per superare questa situazione, il mercato deve rimanere operativo in qualsiasi momento, anche in caso di crisi impreviste. È essenziale agire rapidamente per contrastare le disfunzioni, comprese le carenze delle catene di approvvigionamento e le dipendenze da paesi terzi.

2.4. Dal 2011 ([4]), ([5]) la Bulgaria e la Romania soddisfano tutte le condizioni preliminari necessarie all'attuazione dell'acquis di Schengen in un ventaglio di settori ([6]). Il Parlamento europeo ha adottato otto risoluzioni, di cui l'ultima porta la data del 10 aprile 2024, per chiedere il rapido ingresso dei due paesi nello spazio Schengen. Anche il CESE ha adottato una risoluzione ([7]), il 14 dicembre 2023, in cui afferma che Bulgaria e Romania non dovrebbero essere tenute a rispettare altre condizioni oltre a quelle già previste dai Trattati e dai regolamenti vigenti.

([2]) https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX%3A52023DC0162.

([3]) BusinessEurope, *Examples of single market barriers for businesses* [Esempi di ostacoli al mercato unico per le imprese], 2023, https://www.businesseurope.eu/publications/examples-single-market-barriers-businesses-2023.

([4]) GU C 380 E dell'11.12.2012, pag. 160.

([5]) Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio - Rafforzare Schengen con la piena partecipazione della Bulgaria, della Romania e della Croazia allo spazio senza controlli alle frontiere interne, COM(2022) 636 final.

([6]) Relazione sulla missione di accertamento dei fatti in Romania e Bulgaria. https://home-affairs.ec.europa.eu/document/download/634c9fb4-9860-472b-9d1b-09762a782ab4_en?filename=Report%20fact-finding%20mission%20to%20Bulgaria_en.pdf.

([7]) Risoluzione del Comitato economico e sociale europeo sul tema «Sostegno del CESE all'ingresso della Romania e della Bulgaria nello spazio Schengen», 14 dicembre 2023, C/2024/1563, (GU C, C/2024/1563, 5.3.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/1563/oj?locale=it).

2.5. Nel 2023 il Consiglio ha stabilito che i controlli alle frontiere interne aeree e marittime con la Bulgaria e la Romania sarebbero stati soppressi dal 31 marzo 2024. I controlli alle frontiere interne terrestri sono stati tuttavia mantenuti, **senza indicare una data precisa per la loro eliminazione**.

2.6. Nella sua relazione sul futuro del mercato unico, **Enrico Letta** invita le istituzioni europee a opporsi fermamente a qualsiasi tentativo di limitare la libertà di circolazione tra gli Stati membri, comprese le restrizioni tecniche sui percorsi e sul trasporto su strada, nonché a qualsiasi sospensione dell'Accordo di Schengen. Nella relazione si afferma esplicitamente che ***nel 2024 occorre fissare una data per la soppressione dei controlli alle frontiere interne terrestri tra la Bulgaria, la Romania e gli altri paesi aderenti allo spazio Schengen*** ([8]). Un messaggio dello stesso tenore è stato espresso dalla Presidente della Commissione Ursula von der Leyen quando ha presentato al Parlamento europeo gli orientamenti politici per la prossima Commissione europea (2024-2029).

3. **Osservazioni generali**

3.1. La decisione di **mantenere i controlli alle frontiere terresti tra la Bulgaria e la Romania, da un lato, e gli altri Stati membri dell'UE, dall'altro, genera costi significativi** e crea di fatto un ulteriore ostacolo che impedisce alle imprese di sfruttare appieno i vantaggi del mercato unico. L'impatto che ne deriva in termini di coesione regionale, economica e sociale mette in luce implicazioni più generali per l'unità e la stabilità dell'UE. Adoperandosi fattivamente per la piena integrazione di Bulgaria e Romania nello spazio Schengen, l'UE può rafforzare la coesione interna, accrescere la sua competitività e difendere i principi fondamentali della libera circolazione e della solidarietà che sono alla base del progetto europeo.

3.2. Il CESE rileva che l'Europa orientale (e quindi anche la Bulgaria e la Romania) svolge un ruolo cruciale sul piano della sicurezza e delle catene di approvvigionamento, anche per quanto riguarda gli aiuti all'Ucraina. Il CESE è pronto a sostenere questi sforzi ed esorta tutte le parti interessate a dare priorità alla risoluzione rapida ed efficace della questione in esame.

3.3. Il CESE osserva inoltre che le analisi e i dati disponibili sugli effetti economici per il mercato unico derivanti dalla mancata integrazione nello spazio Schengen sono limitati. In proposito esiste soltanto uno studio, commissionato dal Parlamento europeo, che aveva lo scopo di **valutare l'impatto del ripristino dei controlli di frontiera** all'interno dello spazio Schengen, piuttosto che le conseguenze derivanti dal mantenere degli Stati membri al di fuori di tale spazio.

3.4. La Commissione europea valuta gli **ostacoli fisici ai flussi commerciali** ([9]), ma tale valutazione riguarda solo eventi quali blocchi alle frontiere, manifestazioni e attacchi contro i camion. Gli effetti dei controlli alle frontiere terrestri, compreso il ripristino temporaneo dei controlli alle frontiere da parte degli Stati aderenti allo spazio Schengen, non sono presi in considerazione.

3.5. Nel contesto del processo di **allargamento** dell'UE, si stanno intavolando discussioni sui divari esistenti nelle relazioni economiche con i paesi candidati, se misurati rispetto alla possibilità di adesione al mercato unico dell'UE ([10]). La convergenza economica con l'UE è ancora insufficiente nel caso della Bulgaria e della Romania, e i controlli alle frontiere incidono negativamente su questo processo. Utilizzare l'integrazione nello spazio Schengen come una forma di **condizionalità** ([11]) non ufficiale e **successiva all'adesione all'UE** crea sfiducia nelle istituzioni europee e alimenta **sentimenti euroscettici** ([12]).

([8]) https://www.consilium.europa.eu/media/ny3j24sm/much-more-than-a-market-report-by-enrico-letta.pdf.
([9]) https://single-market-economy.ec.europa.eu/single-market/barriers-trade/physical-barriers-trade_en.
([10]) *The impact on the European Union of Ukraine's potential future accession* [L'impatto dell'eventuale futura adesione dell'Ucraina sull'Unione europea], Bruegel Report, 11 aprile 2024, https://www.bruegel.org/system/files/2024-04/Report%2002.pdf.
([11]) *The impact on the European Union of Ukraine's potential future accession* [L'impatto dell'eventuale futura adesione dell'Ucraina sull'Unione europea], Bruegel Report, 11 aprile 2024, https://www.bruegel.org/system/files/2024-04/Report%2002.pdf.
([12]) Un sondaggio di opinione condotto in Romania mostra che, per oltre il 60 % dei cittadini rumeni, l'esclusione del loro paese dallo spazio Schengen è indice di uno status inferiore all'interno dell'UE. INSCOP Research, Sondaggio di opinione nazionale, aprile 2024, parte V: L'opinione dei rumeni sull'adesione parziale allo spazio Schengen, https://www.inscop.ro/aprilie-2024-sondaj-de-opinie-inscop-research-realizat-la-comanda-news-ro-partea-a-v-a-opinia-romanilor-despre-aderarea-partiala-la-spatiul-schengen/ e https://www.inscop.ro/wp-content/uploads/2024/04/26.04.24-Sondaj-INSCOP-NEWS-Partea-a-V-a-Schengen.pdf.

4. **Osservazioni particolari**

4.1. Uno studio approfondito dell'Istituto di ricerca economica dell'Accademia bulgara delle scienze (ERI) mostra che la parziale integrazione del paese nello spazio Schengen produce, sull'economia bulgara, un effetto negativo medio annuo pari alla **perdita, ogni anno, di oltre 834 milioni di EUR** ([13])**, tenuto conto anche delle ripercussioni dirette, indirette e sul piano ambientale**. Tra le ripercussioni figurano: i costi diretti delle merci trasportate, il trasporto di merci su strada e le perdite dovute alla mancata opportunità di generare entrate alternative per tale trasporto; l'effetto ambientale complessivo di un prolungato tempo di attesa alle frontiere a un prezzo medio di scambio per tonnellata di CO_2 inquinante emessa; le perdite dovute alla mancata opportunità di generare entrate aggiuntive; infine, le perdite totali dovute alle mancate entrate potenziali per il bilancio statale derivanti da una possibile tassazione. Non esistono numeri compatibili per la Romania; tuttavia, secondo alcune stime ([14]), i ritardi alle frontiere terrestri costano agli operatori del settore dei trasporti 90 milioni di EUR, cui bisogna aggiungere 2,32 miliardi di EUR per le **entrate perse ogni anno**. Tali costi portano a una riduzione della competitività per le imprese e le economie considerate.

4.2. Tra i vari Stati membri è possibile osservare **percentuali diverse nell'utilizzo dei possibili modi di trasporto per le merci**, e questa differenza andrebbe presa in considerazione quando si valutano gli effetti dei controlli alle frontiere terrestri. Ad esempio, per quanto riguarda il ricorso al **trasporto marittimo di merci**, la **Grecia** è fra i tre Stati membri con la **percentuale più alta** (96,4 %), mentre la **Romania** è fra i tre Stati membri con la percentuale più bassa (16,0 %) ([15]). Nel contempo, bisogna considerare che nell'UE **il trasporto di merci su strada è aumentato, in termini di volume**, del 22 % tra il 2013 e il 2022. Gli **autocarri** continuano a costituire la spina dorsale delle catene di approvvigionamento, dato che **ad essi è riconducibile il 77 % del trasporto interno di merci** (su strada, ferroviario e per vie navigabili) nell'Unione europea ([16]).

4.3. La frontiera tra l'Ungheria e la Romania funge da essenziale porta di accesso ai mercati principali dell'UE, in quanto assorbe efficacemente il traffico proveniente dalle rotte di trasporto e dalle catene di approvvigionamento che passano attraverso la Grecia, la Bulgaria e la Romania, i cui partner commerciali più importanti sono gli altri Stati membri dell'UE. Infatti, le importazioni ed esportazioni di merci intra-UE raggiungono rispettivamente il 71 % e il 72 % per la Romania, il 69 % e il 77 % per l'Ungheria, e il 55 % e il 63 % per la Bulgaria ([17]).

4.4. I ritardi per le file di autovetture e autocarri che attraversano le frontiere terrestri tra la Bulgaria e la Romania, e tra la Romania e l'Ungheria, variano a seconda della stagione, ma oscillano in media tra un minimo di 20 minuti ad oltre 200 minuti, e talvolta durano più di 5 giorni ([18]). La lunghezza delle file di autocarri per il trasporto merci che sono in coda a specifici punti di controllo alle frontiere terrestri può talvolta superare i 30 km. Lunghe code di attesa alle frontiere possono provocare un deterioramento delle merci deperibili (con ripercussioni negative per il settore agroalimentare), con conseguenti perdite finanziarie sia per gli esportatori che per gli importatori. Oltre ai costi legati ai ritardi accumulati dai camion alla frontiera, vengono segnalate anche spese e perdite legate alla realizzazione di progetti infrastrutturali, in quanto le attrezzature necessarie non possono essere trasportate in tempo utile. Questa situazione genera conseguenze negative anche per la crescita del commercio elettronico, dato che le operazioni di compravendita possono essere effettuate online, ma le consegne sono realizzate secondo modalità tradizionali.

4.5. Da studi approfonditi emerge che le imprese di trasporto attive in Bulgaria e Romania devono sostenere, per i ritardi alle frontiere, costi aggiuntivi compresi tra il 5 e il 20 % ([19]). Questi costi – tra cui figurano le spese per il carburante, le retribuzioni degli autotrasportatori e i costi di manutenzione dei veicoli – sono alla fine traslati sui consumatori, con l'effetto di concorrere ad aumentare il prezzo di vendita delle merci ([20]). Per la Bulgaria, i costi ammontano a ben 432 milioni di EUR in termini di perdite per il trasporto merci, un ammontare che arriva a 711 milioni di EUR se si tiene conto degli effetti potenziali. Per la Romania, i costi ammontano a oltre 2,5 miliardi di EUR, secondo le stime dell'UNTRR.

([13]) Bobeva, D., Nestorov, N., Pavlov, A., Stoilov, S. (2024). *Evaluation of the Economic Impact of a Country's Accession to the Schengen Area – The case of Bulgaria* [«Valutazione dell'impatto economico dell'adesione di un paese allo spazio Schengen - Il caso della Bulgaria»], Economic Thought Journal, 69 (2), 139-163. https://doi.org/10.56497/etj2469201.

([14]) https://www.iru.org/resources/iru-library/call-address-excessive-truck-waiting-times-internal-and-external-eu-borders.

([15]) Eurostat, (tran_hv_ms_frmod).

([16]) https://www.iru.org/news-resources/newsroom/who-driving-what-and-where-eu-road-freight-trends.

([17]) OMC, Profili commerciali 2023, https://www.wto.org/english/res_e/publications_e/trade_profiles23_e.htm.

([18]) Informazioni fornite dalla Camera nazionale dei trasporti della Bulgaria e dai ministeri dell'Interno della Romania e della Bulgaria.

([19]) Studio sul tema *Piața Transporturilor Rutiere din România, 2018 – 2030* [Il mercato dei trasporti su strada della Romania, 2018-2030], UNTRR (Unione nazionale degli autotrasportatori rumeni), aprile 2024 - https://piata-transporturilor.ro/?page_id=160.

([20]) Secondo l'Organizzazione mondiale del trasporto su strada, il costo diretto per i trasportatori è stato pari a 90 milioni di EUR, cui vanno aggiunti altri 2,32 miliardi di EUR per mancate entrate annuali (gennaio 2024) - https://www.iru.org/resources/iru-library/call-address-excessive-truck-waiting-times-internal-and-external-eu-borders.

4.6. Il permanere dei controlli alle frontiere ha un **impatto ambientale negativo**, a causa delle emissioni di CO_2 rilasciate dai veicoli in attesa di attraversare la frontiera il cui motore rimane acceso durante l'iter dei controlli. Sulla base di ipotesi e stime prudenti ([21]), le emissioni annue di carbonio agli attraversamenti di confine dovute al permanere dei controlli alle frontiere tra l'Ungheria e la Romania, la Romania e la Bulgaria, e la Bulgaria e la Grecia ammontano a oltre 46 000 tonnellate, una quantità pari a quella delle emissioni annue derivanti dal consumo di energia elettrica di circa 28 000 famiglie nell'UE ([22]).

4.7. L'incertezza e le inefficienze associate ai controlli alle frontiere scoraggiano gli investimenti esteri diretti e **nuocciono al contesto generale degli investimenti**. Gli investitori cercano ambienti stabili e prevedibili, e il rischio percepito di ritardi e di maggiori costi operativi spesso reindirizza gli investimenti verso altri paesi dell'area Schengen. Questo fenomeno aggrava le disparità economiche tra i paesi dell'Europa orientale e quelli dell'Europa occidentale.

4.8. Secondo i risultati dello studio condotto dal Parlamento europeo nel 2016 ([23]), la mancata integrazione nello spazio Schengen potrebbe incidere sulle aspettative del mercato connesse allo status di Bulgaria e Romania all'interno dell'UE e della zona euro (anche se questi due paesi devono ancora adottare la moneta unica). Viene infatti inviato **il segnale politico che un paese non fa parte del «nocciolo duro» dell'UE**, con possibili ripercussioni sui rendimenti dei titoli di Stato, sul prezzo degli attivi finanziari e sui tassi di interesse applicati alle imprese e alle famiglie, oltre al possibile impatto negativo sull'economia reale.

4.9. Il prolungarsi dei tempi di attesa alle frontiere terrestri può comportare pesanti violazioni dei **diritti umani** e aggravare le disuguaglianze esistenti. Le persone potrebbero dover affrontare ritardi indebiti, stress e rischi per la salute, indipendentemente dalla loro nazionalità o dalle loro condizioni. Questi ostacoli intralciano la libera circolazione delle persone, con ripercussioni sugli scambi commerciali, sull'accesso all'istruzione e sui ricongiungimenti familiari, oltre ad avere un impatto significativo sulla salute mentale e fisica dei lavoratori, in particolare dei conducenti. È essenziale applicare sistemi efficienti per la gestione delle frontiere e rispettare i principi di uguaglianza, al fine di garantire che i diritti fondamentali siano tutelati e che tutte le persone siano trattate con dignità e rispetto, indipendentemente dal loro contesto di provenienza.

4.10. Il permanere dei controlli alle frontiere terrestri tra Bulgaria e Romania e i paesi limitrofi dello spazio Schengen, come la Grecia e l'Ungheria, crea notevoli vincoli di tempo per i viaggiatori e incide negativamente sul settore del trasporto passeggeri a mezzo autobus ([24]). Questa situazione **ostacola il turismo**, un settore vitale per entrambi i paesi in questione, oltre che per le economie e lo sviluppo regionale dell'UE. Lo studio dell'ERI indica che la sola Bulgaria perde oltre 62 milioni di EUR l'anno per mancate entrate legate al settore del turismo.

4.11. La mancata integrazione di Bulgaria e Romania nello spazio Schengen ostacola la **libera circolazione della forza lavoro**, limitando le possibilità per i lavoratori bulgari e rumeni di cercare lavoro negli Stati membri vicini. Questa limitazione riguarda i settori dell'edilizia, dell'agricoltura e dei servizi, che dipendono fortemente dalla manodopera stagionale e temporanea ([25]).

4.12. Per valutare l'impatto dei controlli alle frontiere terresti di Bulgaria, Romania, Ungheria e Grecia, è necessario disporre di dati statistici, che sono però limitati per quanto concerne l'occupazione, l'imprenditorialità e le opportunità professionali connesse alla mobilità transfrontaliera all'interno dell'UE. Si può tuttavia dedurre un impatto negativo, dato che **la disponibilità di alternative di trasporto influisce sulla mobilità dei lavoratori**.

4.13. Una maggiore mobilità dei lavoratori è associata a una produttività e a una produzione economica maggiori. Se calcolati in percentuale della popolazione residente nel paese d'origine, i cittadini mobili in età lavorativa (20-64 anni) provenienti da Romania e Bulgaria ([26]) continuano ad aumentare (Romania: dall'11,5 % nel 2010 al 18,6 % nel 2020, la percentuale più alta nell'UE; Bulgaria: dal 6 % nel 2010 al 10,3 % nel 2020, percentuale che la colloca al quarto posto in questa classifica). L'eliminazione dei controlli alle frontiere terrestri faciliterà la disponibilità di alternative di trasporto e farà aumentare le **opportunità di mobilità transfrontaliera dei lavoratori**, incrementando in tal modo anche le opportunità di aumento della produttività e della produzione economica nelle regioni transfrontaliere interessate.

([21]) *The Unnecessary Burden* [L'onere non necessario], studio condotto da KPMG, marzo 2023, https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmg/ro/pdf/2023/Schengen_border_CO2-emissions-impact.pdf.

([22]) Propri calcoli, dati Eurostat ed edizione 2023 dell'annuario statistico dedicato al tema dell'energia nell'UE (*EU energy in figures*).

([23]) *The cost of non-Schengen – impact of border controls within Schengen area on the single market* [Il costo della mancata applicazione dell'accordo di Schengen: l'impatto sul mercato unico imputabile ai controlli alla frontiera all'interno dello spazio Schengen], maggio 2016, https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2016/578974/IPOL_STU(2016)578974_EN.pdf.

([24]) I viaggi turistici organizzati vengono effettuati principalmente in autobus.

([25]) La mobilità dei lavoratori è legata a dinamiche complesse, che vanno al di là dell'integrazione nello spazio Schengen (ad esempio, barriere linguistiche, disponibilità di posti di lavoro e integrazione sociale). Benché sia probabile che l'integrazione nello spazio Schengen migliori la mobilità dei lavoratori, la quantificazione precisa delle minori possibilità dovute esclusivamente alla mancata integrazione in tale spazio richiede una ricerca più mirata.

([26]) Eurostat (lfst_lmbpcita and demo_pjangroup).

4.14. Paradossalmente, per quanto riguarda i **timori per la sicurezza**, l'integrazione parziale di Bulgaria e Romania nello spazio Schengen indebolisce la sicurezza dell'UE, invece di rafforzarla. La gestione efficace delle frontiere esterne è una responsabilità comune, e l'integrazione di questi paesi nello spazio Schengen potrebbe condurre a potenziare le misure generali di sicurezza attraverso una cooperazione rafforzata e la condivisione delle risorse. Inoltre, le spese per sostenere e mantenere le infrastrutture di sicurezza alle frontiere interne – comprese le forze di polizia tra Bulgaria e Romania, tra Bulgaria e Grecia, e tra Romania e Ungheria – potrebbero essere reindirizzate per rafforzare le frontiere esterne dell'UE.

Bruxelles, 4 dicembre 2024

Il presidente
del Comitato economico e sociale europeo
Oliver RÖPKE